



# Astra 1.7 CD Ti (100cv) Cosmo 5p.

La plupart des constructeurs ont compris que l'offre qu'ils font doit répondre aux exigences en hausse de la clientèle. Il ressort manifestement que la qualité de fabrication proposée par Opel avoisine aujourd'hui la perfection, que la technologie embarquée est inédite et que le confort rigide des modèles d'antan a fait place à une rigueur veloutée. Opel propose une garantie de deux ans sur ses modèles : c'est peu s'engager au vu des vertus du produit. L'Allemagne n'a pas encore adopté le confort suave des fauteuils français... Toutefois, malgré l'apparente austérité des sièges en cuir de l'Astra, les réglages disponibles permettent de trouver une position de conduite idéale qui garantit une musculature détendue à l'arrivée des longues étapes. Des changements qui vont engendrer des évolutions d'avis sur la marque au Blitz !

Dès l'entrée, l'habitacle apparaît soigné et fonctionnel, sans fantaisie. L'agencement de la planche de bord est rationnel et la raideur germanique des modèles précédents a fait place à une plus grande sensibilité. Les commodos à impulsion demandent bien quelque adaptation. Une fois l'habitude prise, quel

confort et quelle douceur ! Au bout d'une semaine, on ne se passerait plus de la pichenette à la manette de gauche pour les dépassements. Cinq lignes d'équipement sont proposées chez Opel : la Cosmo, version luxueuse, propose des équipements inédits à des prix abordables. La finition de base, Essentia, comprend déjà les airbags rideaux pour la tête, les appuie-tête actifs aux sièges avant, le volant réglable en hauteur et en profondeur, le lecteur de CD... Un mot sur les appuie-tête : lors d'un choc arrière, ils se lèvent et s'avancent en amortissant plus tôt le mouvement de retour de la tête. Les blessures par coup de lapin sont donc minimisées.

Le moteur diesel, 1700 CD Ti, développe 100 cv qui s'illustrent par leur discrétion et leurs reprises grâce à un cou-

ple de 240 Nm à 2300 tours. Les rapports sont bien étagés et invitent à monter dans les tours lors des trajets sinueux. Sur les itinéraires traditionnels, la souplesse du moteur n'a rien de pataud. L'Astra peut aller vite tout en respectant l'environnement par une consommation contenue. Le Cx de 0,32, la faible surface frontale limitent les besoins énergétiques et les rejets dans l'atmosphère.

Le comportement de l'Astra en matière de tenue de route est bluffant d'efficacité et de confort.

Agilité, stabilité, santé, précision répondent à l'appel. Les options IDS (Interactive Driving System) et CDC (Continuous Damping Control) apportent un comportement irréprochable à la suspension. La première intègre le nouveau châssis de

l'Astra à une gestion intelligente des ABS, contrôle de trajectoire, amplificateur de freinage, antipatinage, contrôle de freinage en courbe. La seconde guide le tarage des amortisseurs pour s'adapter au revêtement routier et au style de pilotage. Le CDC améliore la vivacité de comportement et les réactions de la voiture en situation limite. Enfin, l'option SportSwitch est destinée à tirer parti des qualités du châssis lors d'une conduite plus dynamique.

Esthétiquement, l'Astra est unique dans le segment des berlines compactes. Nous avons rarement mis la plastique en évidence dans nos articles. Opel a toujours joué des formes dans ses modèles, en apportant chaque fois une touche particulière. Ici encore, la réussite est au rendez-vous. Au rang des améliorations dont pourraient bénéficier les prochaines versions de l'Astra, il reste encore quelques petits reflets intempestifs au droit du pommeau du changement de vitesse par trop brillant et aussi une horloge qui se promène sur l'écran en fonction de l'affichage choisi. Appréciations cependant le choix des caractères et leur taille qui restent parfaitement lisibles, tant en journée que pendant la nuit.



## Berline compacte

Prix du modèle testé :	<b>24.205 €</b>
TMC :	<b>123 €</b>
TR :	<b>303 €</b>
Autonomie : 52 litres = 850 km	

